CONVENTION NATIONALE.

OPINION

DE

JOSEPH DELAUNAY, D'ANGERS,

SUR

L'ACTE DE NAVIGATION,

PROPOSÉ

Par les comités diplomatique, de commerce et de marine réunis,

Prononcée le 20 juillet 1793, l'an 2 de la République française.

IMPRIMÉE PAR ORDRE DE LA CONVENTION NATIONALE.

PERSONNE n'ignore que si les Anglais dominent les mers, que si leurs forces navales affectent en quelque sorte d'y promener le destin des empires,

que si leur commerce embrasse les deux mondes, ils doivent cette supériorité au fameux acte de navigation, qui, au milieu du siècle dernier, a jeté les fondemens de leur puissance.

Les Français libres, forts d'une population immense, et riches des productions du meilleur sol de l'univers, peuvent-ils prétendre aux mêmes avantages et à la même prospérité? devons-nous suivre en tous ses points l'acte de navigation de l'Angleterre, ou devons-nous adopter une autre mesure? c'est ce que je vais examiner sous le rapport de nos intérêts politiques et commerciaux.

La navigation peut être considérée sous plusieurs aspects. Je ne l'envisage ici, qu'en tant qu'elle établit une communication lucrative avec les autres peuples, parce que l'utilité qui en revient, prouve assez la nécessité d'une communication nationale qui ne soit pas précaire.

Je dis une communication lucrative, car toute navigation, dont l'objet est seulement l'importation des marchandises étrangères, ne peut être justifiée que par l'absolue nécessité, ou parce qu'elle fournit l'occasion d'une plus grande exportation. Le commerce n'est fructueux qu'autant qu'il a tiré des capitaux de l'étranger. Il est nuisible au bien général d'un état, lorsqu'il extrait des marchandises étrangères, pour de plus fortes sommes qu'il n'exporte de marchandises nationales. Mais avant de m'arrêter sur les principes qui dérivent de l'objet de la navigation, il faut faire connoître les divers résultats de son opération.

La navigation doit être considérée dans ses deux principaux avantages d'économie politique; 1°. en ce qu'elle fait vivre une multitude d'hommes ; 2°. en ce que les bâtimens sur lesquels ces hommes parcourent les mers, forment par leur construction une espèce de manufacture qui est assujetie aux mêmes principes que tout autre établissement manufacturier, et qui produit les mêmes effets. Non-seulement les constructeurs, les charpentiers, et une infinité d'autres ouvriers trouvent dans cette manufacture de vaisseaux, des moyens de subsistance, mais encore lorsque le sol produit des marchandises navales, tels que bois, chanvre, fer, etc. la navigation augmente la valeur des terres, par le plus grand prix qu'elles donnent aux marchandises, qu'elles produisent. Ainsi cette manufacture mérite les mêmes encouragemens que les autres.

De ces vérités, il suit que la navigation donne à une très-grande quantité d'individus, le moyen de consommer les fruits de la terre, de se procurer les commodités qu'invente le luxe industrieux, et encore que les frais en matière de commerce, faisant toujours une partie du prix de la marchandise, il est évident que le salaire des hommes de mer, le prix des navires est nécessairement payé par le consommateur de la denrée exportée. Ainsi comme art, ou comme manufacture, tout ce qu'emploie la navigation, est aux frais du consommateur de l'objet d'exportation; il y a plus, les frais de transport sont plus sûrement payés que la valeur primitive des denrées : en effet, quel que soit le sort de la spéculation du négociant, qui charge un navire à frêt, qu'il gagne ou qu'il perde, le frêt, ou le

prix du loyer du bâtiment, des salaires de l'équipage sont toujours également payés ; il en résulte que la navigation n'est jamais plus utile au commerce considéré en grand, que, lorsque son objet est le transport des denrées indigènes, car les frais du commerce étant supportés par le consommateur, il arrive que le produit de ces frais est un numéraire de plus, extrait de l'étranger et apporté dans l'état.

Le profit de la navigation est donc aussi clair que celui de l'agriculture et des arts ; donc elle accroît les forces véritables ou relatives d'un corps politique ; ainsi toute nation, qui laisse faire par une autre une navigation, qu'elle même peut entreprendre, diminue d'autant ses forces en faveur de ses rivaux ; il résulte de l'objet de la navigation deux principes, dont les conséquences ont une latitude immense.

1°. Elle n'existeroit pas chez un peuple, qui n'auroit point de superflu à exporter, à moins qu'il ne navigât pour les autres.

2°. Si un peuple ne cultivoit pas la navigation, son superflu n'auroit qu'une valeur absolument dépendante des peuples navigateurs ; il suffit d'exposer quelques conséquences de ces principes, la réflexion en fera déduire beaucoup plus que je ne pourrois en développer. Du premier principe, il suit que tout ce qui nuit aux vrais principes de l'agriculture, et du travail industrieux, détruit par contre-coup la navigation, parce que l'agriculture et les arts sont la base et le motif d'une navigation solide : donc, dès que les arts et l'agriculture acquièrent de

nouveaux degrés de prospérité, la navigation doit s'étendre, si aucun vice intérieur ne s'y oppose, s'il n'est point arrivé de changement dans les motifs de la navigation; son déclin est un signe certain de la moindre consommation extérieure des produits de la nature, ou de l'art.

Si les motifs de la navigation ne sont plus les mêmes, qu'une exportation ou retour soit remplacé par un autre, il peut arriver que, sans qu'il y ait augmentation de vaisseaux, la balance du commerce en argent soit accrue, et réciproquement diminuée, quoiqu'il y ait augmentation dans le nombre des navires : cela dépend de la diversité des volumes et des valeurs intrinsèques des marchandises; donc le nombre de tonneaux de mer, qu'emploie un peuple navigateur, ne sauroit être une règle générale pour juger, si la balance du commerce est plutôt en sa faveur à une époque qu'à une autre; mais le nombre des vaisseaux peut toujours faire connoître, lorsque d'ailleurs toutes choses sont égales, si un peuple profite mieux qu'un autre de ses moyens de navigation : en effet, si deux nations avoient dans leurs colonies, par exemple, des marchandises navales, et qu'une des deux cultivât cette branche de commerce, tandis que l'autre la négligeroit; il est bien évident que la première auroit une supériorité de conduite dans son commerce, et par conséquent supériorité de force relative.

Encore une remarque qui prouve que l'accroissement de la navigation ne peut indiquer sûrement l'avantage ou le désavantage de la balance du commerce, c'est que la combinaison des échanges étant infiniment variée et compliquée, il peut arriver que

par l'accroissement d'un luxe du peuple, il exporte plus de numéraire que de productions, soit de ses terres, soit de son industrie ; l'incertitude seroit encore plus grande, si ce peuple ne pouvoit facilement s'appercevoir de la diminution de la masse de son argent, ce qui peut être l'effet de quelque arrangement intérieur dans le crédit public.

Du second principe que j'ai établi ci-dessus, savoir, que dans un état sans navigation, le superflu est sans valeur ou n'en a qu'une absolument dans la dépendance des peuples navigateurs ; il résulte que l'agriculture et les manufactures sont réciproquement très-intéressées au progrès de la navigation, puisqu'elles en sont la base et le motif ; si un peuple navigue pour un autre ou fait le monopole de ses denrées, (et c'est la même chose) ce sera le peuple navigateur qui encouragera ou restreindra les manufactures de l'autre, suivant son intérêt. Dès-lors toutes les ressources de l'état vendeur, sa population, même seront assujéties à la volonté du peuple navigateur, et si ce peuple sans navigation a besoin de denrées étrangères, il ne les obtiendra de l'autre qu'au prix et en la qualité qu'il lui plaira de fournir. Telle est à-peu-près la position du Portugal et de l'Angleterre ; les mines du Brésil sont bien plutôt la propriété de Londres que de Lisbonne.

Dans cette position la plus désastreuse possible, non-seulement le profit du peuple navigateur est entièrement à la charge du peuple dépendant, mais encore ses intérêts politiques seront subordonnés aux intérêts du peuple navigateur. Plus un peuple a resté de temps dans une pareille dépendance

d'un autre, plus il est difficile de s'en affranchir ; car la masse de son numéraire sera d'autant plus aliénée, et c'est un principe de commerce pratique, que le riche en capitaux est celui qui a le plus de facilités pour commercer et obtenir la préférence ; l'exemple du Portugal et de l'Angleterre est encore applicable ici ; aucun effort de combinaison ordinaire n'est capable de soustraire la première de ces nations au pouvoir de la Grande-Bretagne ; l'on sait combien ont été infructueux ceux du célèbre Pombal. Il n'a pu réussir à affranchir son pays du joug Anglais. Tant que la Grande-Bretagne ne fera point de faute, il faut que la nation Portugaise soit sa vassale, à moins d'un bouleversement total de tous les intérêts commerciaux des puissances Maritimes de l'Europe ; mais quand bien même un peuple ne seroit pas réduit à cet état de dépendance, s'il ne fait pas toute la navigation qu'il peut entreprendre, il sera dans des entraves, dont la force sera en raison de la négligence ; donc le salut et la conservation d'un état, exigent que les étrangers n'entrent jamais en concurrence avec ses navigateurs, soit dans l'exportation des fruits de son agriculture, ou de son industrie, soit dans l'importation des denrées, que son sol ne produit point, et dont il ne peut se passer.

Ce que j'ai dit jusqu'à présent sur la navigation, ne concerne que la fortune numéraire de l'état ; mais si on envisage l'accroissement de la navigation, sous le point de vue de la force réelle et résistante d'une nation, il est évident, que plus elle sera étendue, plus les forces du peuple navigateur augmenteront : si le commerce fournit les sommes nécessaires, il

fournit aussi les hommes, qui doivent manœuvrer, ces citadelles flottantes, chef-d'œuvre de l'esprit humain, qui, partant d'un point de l'hémisphère, s'élancent à travers l'Océan, pour aller foudroyer un autre monde. La navigation est donc le grand ressort de la puissance des états, c'est une vérité connue depuis plus de deux mille ans.

Tels sont les motifs de l'acte de navigation d'Angleterre; cette loi digne du génie de Cromwel qui la mit en vigueur, a élevé la marine Anglaise à un très-haut degré de prospérité : mais seroit-il possible de faire aujourd'hui une pareille loi? je ne le pense pas, et c'est un des nombreux exemples, qu'en politique, un instant perdu l'est souvent pour jamais. Si l'Angleterre étoit aujourd'hui à faire cette loi, elle n'en pourroit jamais soutenir l'exécution, et même dans les commencemens, sous Cromwel, quelques branches de son commerce en souffrirent : mais ce mal fut bien facilement réparé par les nombreux avantages qui résultèrent de cette opération politique.

Aujourd'hui, toutes les nations commerçantes de l'Europe sont trop éclairées sur leurs intérêts pour qu'aucune d'elles pût tenter une mesure aussi vigoureuse; les autres peuples navigateurs feroient, chacun chez eux, une loi pareille, dirigée contre le commerce de celui qui auroit commencé le premier; il en résulteroit une convulsion dans tout le négoce de l'Europe, dont la suite infaillible seroit la ruine du commerce du peuple, contre lequel tous les autres dirigeroient leurs efforts.

Mais de ce qu'une loi, de tout point pareille à l'acte de navigation d'Angleterre, n'est pas pratica-

ble, il faut bien se garder de conclure qu'elle ne puisse être établie avec les modifications que l'état des choses rend indispensables : l'objet à remplir est d'augmenter la navigation, autant qu'il est possible, il convient donc d'examiner la manière du commerce des différentes nations maritimes ; toutes commercent directement avec leurs colonies d'Amérique ; toutes ferment leurs ports des colonies aux étrangers, disposition juste en elle-même, mais dont on n'a point su en France, tirer parti pour l'accroissement de la navigation nationale. L'Angleterre fait assez de commerce dans le Nord, pour ses besoins ordinaires ; la France a négligé cette branche si essentielle, puisqu'elle fournit les marchandises navales ; c'est la Hollande qui a la grande main dans le commerce de la Baltique ; c'est elle qui extrait la plus grande partie des marchandises navales que produit le Nord, et qui en fournit les autres nations.

Il est donc de la plus entière impossibilité, et avant que notre commerce se soit étendu dans le Nord, de fermer nos ports aux navires Hollandais, puisqu'ils nous fournissent toutes nos marchandises navales. En vain imagineroit-on d'imposer des droits sur ces marchandises importées en France par des navires étrangers, il en arriveroit seulement que nous les paierions plus cher, car encore un coup les frais de la navigation sont supportes par le consommateur : il n'y a donc que les primes, les encouragemens qui puissent étendre notre commerce dans le Nord. Des traités habilement combinés avec les puissances de la Baltique sont le premier des moyens pour faire fleurir ce commerce, et nous affranchir du joug hollandais. Remarquons que c'est

avec de grandes mises d'argent que les négocians amassent leurs richesses, les états ne peuvent se soustraire à cette loi du commerce, s'ils en veulent éprouver les bénéfices. En cherchant à établir une navigation de concurrence avec les nations qui commercent dans le Nord, il faut faire attention que cette concurrence ne peut être lucrative, si l'intérêt de l'argent est en France beaucoup au dessus de celui que paient les négocians des autres états ; si la loi soumet la navigation à des déboursés inconnus chez les autres peuples ; si les droits intérieurs sur les denrées en arrêtent la vente dans les marchés étrangers, et si les formalités des expéditions sont inutilement multipliées.

D'après ces réflexions, l'on voit combien il y a à faire en France, avant de pouvoir fermer nos ports à la nation Hollandaise, qui fait presqu'entièrement le commerce d'importation des objets nécessaires à notre marine militaire ou marchande.

Mais ce peuple condamné par la nature à se borner au commerce d'économie à raison de la foiblesse de ses productions territoriales, en fait un en France qui porte un coup funeste à notre navigation. Personne n'ignore que nos ports sont remplis de navires Hollandais, qui font une partie considérable du cabotage de nos côtes, qui transportent d'un port à l'autre de l'empire des marchandises expédiées par des négocians français. Ils font plus, ils viennent sur leur lest, charger les marchandises françaises et spécialement les vins pour les porter dans la Baltique, où ces marchandises sont les premiers moyens de l'échange. Sur ces deux objets, une loi semblable à l'acte de navigation d'Angle-

terre est non seulement nécessaire, mais encore indispensable ; tout commerce de cabotage doit être absolument interdit à tous les peuples étrangers ; il ne doit être fait que par des bâtimens de construction française, commandés par des français, et dont les équipages soient au moins pour les deux tiers de matelots français.

Nos ports doivent être fermés à tout navire qui y vient sur son lest, pour chercher des objets, fruits du sol ou de l'industrie française ; ce n'est que parce que la foiblesse du commerce des nations du Nord ne leur permet pas d'importer elles-mêmes les productions de leur pays, que l'on peut permettre à la nation hollandaise de faire ce commerce, et encore ne doit-on lui accorder cette permission, que jusqu'au temps où notre commerce dans la Baltique se sera accru au point où il faut qu'il s'élève ; d'où l'on voit la nécessité de favoriser et de protéger cette branche de commerce par tous les moyens imaginables. Les premiers temps seront coûteux, mais c'est semer pour recueillir sûrement, puisqu'une nation qui ne fait pas tout le commerce qu'elle peut faire, diminue d'autant ses forces réelles, en augmentant celles du peuple par qui elle se laisse suppléer. J'ai dit que tout navire employé au commerce national, doit être construit en France, c'est un principe de la navigation considérée comme manufacture. Avant le traité de commerce avec la Grande-Bretagne, cette puissance ne faisoit pas directement un grand commerce avec la France, la contrebande seulement étoit très-considérable et elle s'est presque toujours faite par des bâtimens Anglais : mais ces mêmes bâtimens viennent

chaque année à Bordeaux, et enlèvent une très-grande quantité de nos vins; ceux de Bourgogne sont extraits par le port du Havre. C'est une chose bien digne de remarque, que la stupidité des ministres qui ont ci-devant administré le commerce en France. Ils ne pouvoient ignorer que l'acte de navigation d'Angleterre ferme ses ports à tout navire qui n'est pas chargé de marchandises de son pays, et ils laissoient échapper le seul moyen qu'eût la France pour étendre son négoce dans la Grande-Bretagne : en effet, nos vins ne peuvent être remplacés, il en faut nécessairement en Angleterre, dès-lors il étoit nécessaire, autant que simple, d'ordonner que les vins de France ne pussent être exportés que par des bâtimens Français; c'est une mesure que la République prendra lo squelle fera un traité de commerce avec l'Angleterre, car elle ne laissera pas subsister celui que l'or de la Hollande et du cabinet Britannique a fait et qui porte des coups si funestes à notre commerce.

Je ne citerai qu'un exemple de la perversité ou de la profonde ignorance des ministres Français de ce temps-là. Nos manufactures de soieries sont les seules qui aient une supériorité décidée sur celles de l'Europe; c'est précisément les étoffes de cette espèce que l'on a consenti à frapper d'une prohibition absolue, en sorte que Vergennes abandonna le seul avantage qui pût résulter de ce fameux traité; mais il en a eu heureusement un autre auquel ce ministre ne s'attendoit guères, c'est d'avoir fait sortir les manufacturiers Français de leur indolence, de leur avoir fait connoître l'inutilité de la routine à laquelle ils étoient attachés, et de leur avoir enfin

fait déployer tout leur génie dans la conduite de leurs manufactures. Nous n'avons aucun besoin de l'Espagne, du Portugal, de toute l'Italie ; ces peuples ne peuvent se passer des produits de nos terres et de notre industrie ; l'acte de navigation leur est applicable dans toute son intensité ; et nos ports doivent être fermés à leurs vaisseaux, à moins qu'ils n'y apportent des marchandises, fruits de leur pays.

J'ai dit ci-dessus que toutes les nations européennes se fermoient réciproquement les ports de leurs colonies, mais que l'on n'avoit pas tiré en France parti de cette prohibition, qui est bonne en elle-même. En effet, elle pourroit servir à accroître très-considérablement la navigation nationale ; ceci mérite quelques détails. Il est impossible que le commerce de France fournisse aux colonies tout ce dont elles ont besoin : dans l'état présent de l'agriculture, les négocians français ne peuvent exporter la totalité des farines nécessaires (1). Les bois de charpente sont encore un article que les îles de l'Amérique ne peuvent recevoir d'Europe ; les bestiaux, le poisson salé sont aussi des objets pour lesquels la ressource du continent de l'Amérique est nécessaire aux Antilles. Dès long-temps ces vérités sont reconnues et si généralement avouées, que l'on a été obligé d'établir deux ports francs, l'un au môle Saint-Nicolas, port Saint-Domingue ; l'autre à Sainte-Lucie, pour les îles du Vent, où tous les bâtimens américains sont reçus et chargent en retour des sirops et de l'eau-de-vie de sucre. Ces établisse-

(1) Il se consomme à St-Domingue 50,000 barrils de farines. La France en envoie à peine 30,000 ; il faut donc, sous peine de se passer de pain, que les Colons se fournissent ailleurs.

mens sont le comble de la déraison ; ils donnent aux étrangers le moyen de lever une espèce de tribut sur les possessions françaises, puisque tout le numéraire qu'ils attirent à eux est une diminution de la fortune nationale. Et que l'on ne dise pas que ce commerce consistant en échange, l'avantage est réciproque; dès que ce sont les étrangers qui font l'importation et encore l'exportation, il est constant que tous les frais de la navigation sont un premier profit clair et insusceptible de diminution, que fait le peuple navigateur; ces ports francs ont du reste un autre désavantage, c'est de favoriser la contrebande des marchandises dont l'importation et l'exportation sont défendues. C'est sur-tout dans nos colonies que les dispositions de l'acte de navigation sont applicables dans tous leurs points; nos ports des Antilles doivent être sévèrement fermées à tous les navires étrangers, mais en même-temps il faut non-seulement autoriser, mais encore engager, encourager par toutes sortes de moyens les colons à armer pour tirer directement du continent d'Amérique les objets que la France ne peut leur fournir. Cette mesure que l'égalité réclame autant que la politique, accroîtra la navigation; elle peuplera les îles de gens de mer, et ce sera, en temps de guerre, un avantage immense que de trouver, pour compléter les équipages des armées navales, des hommes habitués au climat, et par cette raison à l'abri des maladies qui moissonnent les matelots européens. Les colonies acquerront avec promptitude le degré de prospérité qu'elles doivent atteindre; car le colon devenant armateur, les profits du commerce lui donneront le moyen d'étendre ses cultures, de défricher de nouveaux terreins,

Bientôt toutes les terres, aujourd'hui sans valeur, se couvriront de riches productions ; ce qui est nécessaire pour que le but que l'on se propose, en établissant une colonie, soit rempli. Puisque ce but est l'extension du commerce de la métropole, il faut, pour l'atteindre entièrement, porter la colonie au plus haut degré de production possible. Cette prospérité, où les colonies devenues commerçantes parviendroient, seroit partagée par la métropole, puisque, non-seulement les fournissemens seroient augmentés à raison de la plus grande richesse des colons, mais qu'encore leurs spéculations de commerce, exigeant des marchandises européennes, leur débit deviendroit d'autant plus fort. En effet, si les ports des colonies étoient exactement fermés, jamais la vente des marchandises de l'Europe ne s'élèveroit au-delà de la consommation coloniale : on n'a pas fait assez attention que, s'il se vend quatre cents cargaisons chaque année à Saint-Domingue, c'est que l'on boit à la Jamaïque des vins de Bordeaux et de Bourgogne, qu'on y porte des étoffes de Lyon et des galons de Paris, etc. Il faut remarquer, 1°. que les denrées coloniales qui viennent au continent de l'Amérique, savoir les sirops et eaux-de-vie de sucre, entrent pour infiniment peu de choses dans le commerce de l'Europe ; 2°. que c'est seulement avec des marchandises d'Europe que les colons français peuvent négocier avec leurs voisins [illegible] îles ; ainsi, d'une part, nulle perte pour le [illegible] merce de la métropole, et de l'autre un [illegible] considérable par l'augmentation de vente [illegible] des terres ou des manufactures européennes [illegible] de navigation, dans toute sa rigueur, [illegible] loi nécessaire pour les colonies françaises [illegible]

cution augmentera la navigation et les gens de mer. La masse des productions coloniales en sera accrue; et fournissant à la métropole une plus grande partie de son superflu, elle entretiendra un plus grand nombre de manufactures, et elle pratiquera de plus grands débouchés parmi les nations d'Europe. En traitant des moyens d'augmenter la navigation, je ne puis me dispenser de présenter quelques considérations sur la nécessité de favoriser et d'encourager la pêche. C'est elle qui forme les matelots; mais ce n'est pas là son seul avantage: elle est une source de richesses aussi réelle que celle que donnent les productions de la terre; elle augmente la manufacture des vaisseaux, la valeur des salines; par-tout elle produit une valeur considérable, qui n'existoit pas, pour un échange aussi léger: car les sept-huitièmes de la valeur de la pêche appartiennent au loyer des hommes et des capitaux. D'où il suit qu'un peuple qui vend au-dehors le produit de ses pêches, fait un gain aussi clair que s'il vendoit les vins ou les bleds du crû de ses terres, avec cette différence, 1°. que, valeur pour valeur, la pêche aura employé un plus grand nombre d'hommes; 2°. que les terres d'un pays sont limitées, et ne peuvent employer qu'un nombre déterminé d'individus, au lieu que la pêche n'a point de bornes. Les pêcheurs sont donc dans la navigation, de la même utilité que les laboureurs dans la culture des terres.

La consommation intérieure et extérieure des produits de la pêche est évidemment la mesure de son déclin et de son accroissement; il faut donc faire en sorte d'étendre ces deux consommations. Pour y parvenir, il faut accorder des primes et des encou-

ragemens : l'affranchissement de tous droits doit mettre les pêcheurs français en état de soutenir avantageusement la concurrence des autres peuples pêcheurs, dans les marchés étrangers. En me résumant, je pense avoir démontré, 1°. que l'acte de navigation n'est pas exécutable dans toute son étendue et sa rigueur ; 2°. que tout transport de marchandises quelconques, d'un port à l'autre de l'empire, doit être fait uniquement par des bâtimens français ; 3°. qu'il faut employer tous les moyens possibles, pour étendre notre commerce dans le Nord ; 4°. que jusques-là, l'on doit permettre aux nations du Nord, et spécialement aux Hollandais, d'apporter dans nos ports des marchandises navales ; 5°. que tout bâtiment de ces nations, qui viendroit sur son lest, pour charger des marchandises françaises, doit en être écarté ; 6°. que lors du renouvellement du traité de commerce avec l'Angleterre, il y aura des mesures à prendre pour que les bâtimens anglais, venant dans nos ports, ne nuisent pas à notre navigation ; 7°. qu'il faut suivre dans la rigueur l'acte de navigation dans nos colonies d'Amérique, et en même-temps favoriser puissamment les armemens faits par les Colons, pour se procurer, au continent de l'Amérique, les objets que la France ne peut leur fournir, et fonder un commerce avec les colonies étrangères des Antilles ; 8°. que l'on doit s'occuper sérieusement de l'accroissement des pêcheries, en dégageant cette branche essentielle de la navigation, des entraves qui l'accablent.

Tels sont les principes d'après lesquels il me semble que l'acte de navigation doit être conçu ; mais je pense qu'il seroit impolitique et dangereux

de s'en occuper en ce moment. Nous tirons du Nord nos subsistances et un grand nombre de nos munitions de guerre et de marine. L'Angleterre considérant comme marchandises de contrebande les chanvres, brais, goudron, toiles à pavillon, etc. le succès de nos combinaisons dans ces approvisionnemens dépend essentiellement des mesures que prendront les puissances du Nord pour soutenir efficacement leur navigation neutre, conformément au traité de 1780, qui règle entre elles la neutralité armée, et qui déclare expressément que les articles de munition ne sont pas de contrebande. Or, il est facile de concevoir que l'acte de navigation n'est pas applicable en ce moment aux circonstances.

Je demande l'ajournement du projet et le renvoi de mes propositions aux comités réunis.

DE L'IMPRIMERIE NATIONALE.